

PĚT DNÍ RADOSTI

SEDMATŘICÁTÝ ROČNÍK PAŘÍŽSKÉ VÝSTAVY RÉTROMOBILE TRVAL SICE JEN PĚT ÚNOROVÝCH DNÍ, ZATO ZCELA NAPLNĚNÝCH RADOSTÍ A POTĚŠENÍM Z KRÁSNÝCH AUT ROZMANITÝCH ZNAČEK, TVARŮ A ROČNÍKŮ.

Francouzští organizátoři už vloni zkrátili dříve obvyklých deset výstavních dní na polovinu, zjevně však neprohloupili. Také letošní Rétromobile se ve zkrácené podobě vydařil a tříasedmdesát tisíc návštěvníků to jen potvrzuje. Mezi třinácti automobilkami, které neváhaly investovat do prezentace své historie na výstavišti u Versailleské brány, figurovala stejně jako před rokem i Škoda. Ve spolupráci s agilním francouzským dovozem připravil tým mladoboleslavského muzea expozici, která našince zahrála u srdce a Francouze překvapila. Ale k tomu se ještě dostaneme.

Pestrá podívaná

Rétromobile je pestrou podívanou, na niž si přijdou na svoje milovníci nejstarších veteránů, meziválečné i poválečné klasiky, stejně jako fanoušci youngtimerů. A mnohdy i zasvěceného dokáže řádně překvapit. Nám se to stalo na stánku obchodní společnosti Hall and Hall, v expozici naplněné drahými sportovními vozy, nabízenými k prodeji za ceny decentně šeptané do ouška jen velmi movité vyhlizejícím zájemcům. Vzadu v koutku vedle sedací soupravy se tiskl vozík na drátových kolech, jenž se od nabýskaných sporfáků lišil naprostě autentickým a důvěryhodným vzezřením.

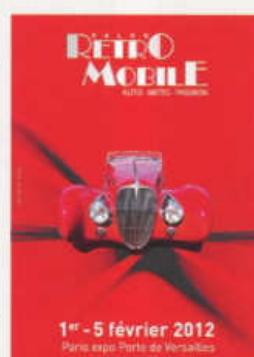
Pohled na výrobní štítek prozradil, že je to Renault typ C s výrobním číslem 1, v pořadí třetí typ firmy Renault Frères představený na jaře roku 1900 a poháněný vodou chlazeným

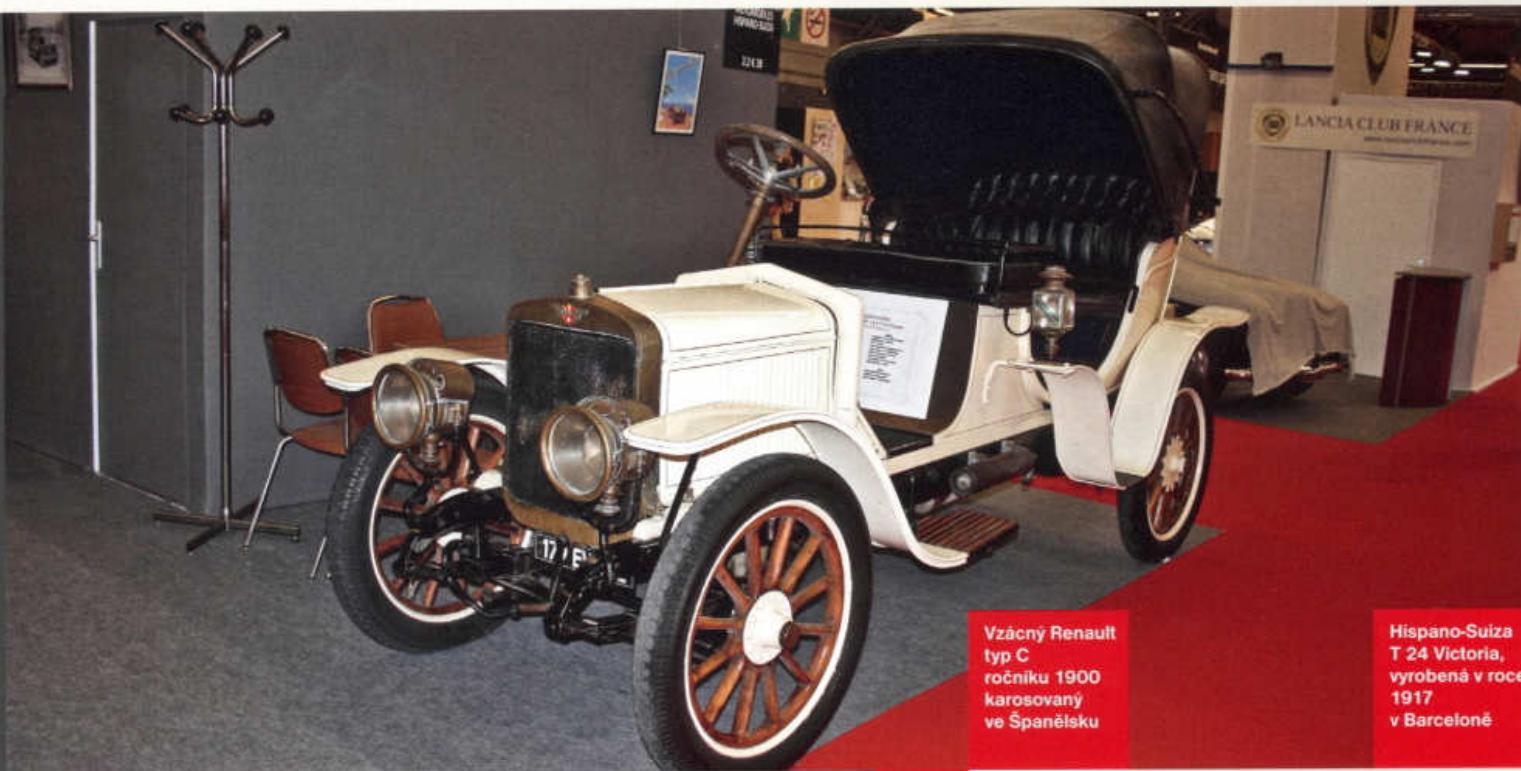
půllitrovým jednoválcem De Dion-Bouton o výkonu 3 k (2 kW). Kromě dvoumístného sedadla pro řidiče a spolujezdce má vzadu dvě další sedátka, na nichž pasažéři seděli čelem proti sobě, bokem ke směru jízdy. Celý zadní blok karoserie s oběma sedátky se dal snadno odmontovat, čímž vznikl odlehčený dvoumístný vozík. Na menším štítku, umístěném na opěradle sedadla, nás čekalo další překvapení: vůz nebyl karosován ve Francii, oblékl jej španělský karosář Juan Vinolas z Barcelony.

V Barceloně se zrodil i automobil Hispano-Suiza T 24 ročníku 1917 s otevřenou karoserií Victoria Rothschild, který jsme mohli obdivovat na stánku značkového klubu. Tohoto nejskromnějšího, ale obchodně nejúspěšnějšího typu Hispano-Suiza se v letech 1914 až 1922 prodalo 450 kusů. Klasicky stavěný vůz označovaný také jako typ 8/10 HP, poháněný čtyřválcem

SV o objemu 1,85 l a výkonu 33 k (24 kW) se čtyřstupňovou převodovkou, dosahoval rychlosti až 80 km/h.

Francouzská federace historických vozidel FFVE tentokrát ve své expozici připomněla značku Chenard et Walcker, jež v meziválečných letech sídila na severozápadním předměstí Paříže, v Gennevilliers. Proslavila se tím, že dva její třilitrové vozy získaly koncem května 1923 dvojnásobné vítězství v prvním ročníku závodu 24 hodin v Le Mans. V sezóně 1925 nasadil Chenard et Walcker v Le Mans aerodynamicky tvarované automobily s označením Tank Z1 poháněné čtyřválcem 1,1 l s kompresorem. Vystavený exemplář se startovní





Vzácny Renault
typ C
ročníku 1900
karosovaný
ve Španělsku

Hispano-Suiza
T 24 Victoria,
vyrobená v roce
1917
v Barceloně

číslem 50 tehdy Raymond Glazmann a Manso de Zuniga dovedli do cíle na desátém místě a vyhráli třídu do 1100 cm³.

Nejkrásnější francouzské automobily klasické éry tentokrát přiletely do Paříže ze zámoří, ze své kalifornské sbírky je na výstavu zapůjčil sběratel Peter Mullin. Velmi movitý koruplentní pán se slastně usmíval do televizních kamer a nikak neskrýval svoji pýchu. Dlužno podotknout, že zcela oprávněnou.

Nejlepším kouskem, který v metropoli nad Seinou prezentoval, bylo aerodynamické kupé Bugatti 57 SC Atlantic ročníku 1936, první ze čtyř exemplářů, které navrhl syn zakladatele značky, Jean Bugatti (1909–1939). Původně bylo kupé v září 1936 dodáno do Anglie s nepřeplňovaným řadovým osmiválcem 3,3 l, jeho majitel Lord Victor Rothschild však ještě před válkou nechal v Molsheimu namontovat kompresor, který výkon motoru zvýšil na 200 k (147 kW). Kupé tak dokázalo flirtovat s rychlostí 200 km/h. Po válce se dostalo do Spojených států, v roce 1953 prošlo omlazovací



kúrou v tehdy ještě fungující továrně Bugatti v Molsheimu a opět se vrátilo do USA. Tam několikrát změnilo majitele, v letech 2001 až 2003 prošlo nákladnou renovaci a vzápěti ziskalo nejvyšší ocenění „Best of Show“ na prestižní soutěži elegance v kalifornském Pebble Beach.

Naopak v náležovém stavu, důkladně nahodený zubem času, se na výstavě objevil roadster Georges Irat MDU ročníku 1937. Kontrastoval s ostatními nabílkami exponáty, které do Paříže přivezl karosář a zkušený restaurátor Dominique Tessier, jenž provozuje svůj podnik už od roku 1985 v Chambrey u Tours. Dost možná se za rok se sympatickým roadsterem, jež hož přední kola pohání čtyřválec Ruby 1,1 l, setkáme v renovované podobě.

Škoda a obojživelníky

Meziválečné roky byly nejsilněji zastoupeny v expozici značky Škoda, i když nechyběl ani dvouválcový motocykl Laurin a Klement CCD



RENA
Závodní
Renault K –
stejný vyhrál
v roce 1902
závod
Paříž–Vidén

245
RENAULT



Aerodynamické
kupé Atlantic
navrhl Ettoreho
syn Jean
Bugatti

Bugatti 57 SC
Atlantic z roku
1936
přijelo až
z Kalifornie

z počátku minulého století. Francouzské publikum nejvíce překvapila skutečnost, že se ve druhé polovině dvacátých let v plzeňské továrně vyráběly licenční luxusní šestiválce Škoda Hispano-Suiza, byť jen v desítkách kusů. Důkazem byl mohutný čtyřdveřový kabriolet ročníku 1928, s řadovým šestiválcem 6,6 l. Připomeňme, že původním rodištěm tohoto typu s označením H 6 B byla továrna francouzské společnosti Hispano-Suiza v Bois-Colombes na severozápadním předměstí Paříže.

Nejúspěšnější období předválečné historie značky Škoda zastupovaly v expozici dva sportovně střížené vozy ročníku 1937: aerodynamické kupé Popular Monte Carlo a zakázkový roadster Rapid. Zejména kupé s oblými mřížkami před světlomety kopírujicími tvar masky chladiče a decentní „ploutvičkou“ na zadní přitaňovalo zvědavce a fotografy. Stejně vyhlizející kupé mohli Francouzi obdivovat už v říjnu 1936 na pařížském autosalonu pořádaném v tradičním Grand-Palais.

Podobně jako vloni nemohla na stánku chybět limuzína Škoda Superb 3000 ročníku 1939 s řadovým šestiválcem OHV a přidi se zaoblenou maskou. Současná Škoda Superb se ve Francii prodává velmi dobře a další podporu image si určitě zaslouží. Coby magnet na příchozí působila pastelově zelená, otevřená Škoda Felicia ročníku 1961 s nezbytnými „křidélky“ na zadních blatnících. Škoda jen, že se musela obejít bez okrasných mezikruží na kolech – s nimi byla ještě šarmantnejší.

Bonbónkem pro návštěvníky byla nevelká, ale zajímavá expozice obojživelných vozidel. Dominoval v ní 9,5 m dlouhý americky DUKW 353, plovoucí verze proslulé třítrunky GMC z doby druhé světové války, chybět nemohl ani Ford GPA, obojživelník odvozený z džipu. Nás nejvíce zaujal německý vojenský Trippel SG 6/38 ročníku 1941 se šestiválcovým motorem 2,5 l, který na souši dosahoval rychlosti přes 70 km/h a na vodě 12 km/h. Není bez zajímavosti, že se tyto stroje vyráběly



Chenard et
Walcker Tank
Z 1 ročníku
1925 z muzea
v Le Mans



V nálezovém
stavu: Georges
Irat MDU
s motorem
Ruby (1937)



Aerodynamické kupé Popular Monte Carlo s motorem Rapid (1937)

Roadster Škoda Rapid ročníku 1937 z mladoboleslavského muzea

v Němci zabrané továrně Bugatti v alsaském Molsheimu.

Zcela jiného druhu je americký obojživelník Hydromobile z roku 1942, vlastně elegantní motorový člun na třech kolech vybavený motorem Ford V8 o objemu 4,7 l a výkonu 100 k (74 kW). Celá nosná struktura tohoto vozidla je ze dřeva stejně jako trup, po najetí do vody se kola řetězovým mechanismem vtahují do podběhů a přicházejí ke slovu lodní šroub. Zamlada dokázal Hydromobile s odvážným řidičem uhánět po silnici rychlosť 120 km/h, po vodě klouzal tempem až 45 km/h.



BMW a Ferrari

Tradičním účastníkem výstavy Rétromobile je značka BMW, jež tentokrát vsadila na sport. Hlavním exponátem, umístěným na kruhové točně, byl stříbrný monopost HH 49 klasické koncepcie, s dvoulitrovým řadovým

šestiválcem o výkonu 130 k (96 kW) v přidi a pochodem zadních kol. Vůz formule 2 zkonstruoval Hermann Holbein (proto HH) a ve své dílně na ostrově Fraueninsel postavil Willi Huber. Motor a čtyřstupňová převodovka pocházely ze sportovního BMW 328, nápravy z cestovního BMW 326.

Jen ve dvou exemplářích vznikl v roce 1961 spider BMW 700 RS určený k závodům do vrchu. Do vinku dostal prostorový trubkový rám, do něhož byl před zadní nápravou vestavěn vzduchem chlazený plochý dvouválec 697 cm³, vyladěný na 70 k (51 kW), spojený s pětistupňovou převodovkou. Připomeňme, že v osobním voze BMW 700 byla krotká verze dvouválcového „boxera“ uložena za zadní nápravou. Spider dosahoval rychlosť „jen“ 160 km/h, jeho převody byly zámrnně zkráceny. V letech 1961 až 1964 jej na kopci úspěšně proháněli Hans Stuck senior, Walter Schneider, Herbert Linge, Heinz Eppelein a Alex von Falkenhausen.



Obojživelný Trippel SG 6/38 z roku 1941, poháněný šestiválcem Adler



Závodní monopost HH
9 formule 2
e šestiválcem
BMW 328
1949)

Padesáté narozeniny slavilo na výstavě Rétromobile legendární kupé Ferrari 250 GTO, tedy Gran Turismo Omologato, poprvé představené v Maranellu v únoru 1962 s třilitrovým motorem V 12. Během tří let vznikly jen čtyři desítka exemplářů, jeden ze dvou vozů vystavených v Paříži nesl označení 330 GTO a byl jedním z experimentálních kusů vybavených dvanáctiválcem čtyřlitrového objemu. V době výstavy také přišla z Anglie zpráva o tom, že kupé Ferrari 250 GTO ročníku 1963 bylo prodáno do Španělska za sumu převyšující 20 milionů liber, tedy kolem 600 milionů českých korun.

Renault se prosadil

Jubilantů bylo ovšem v Paříži více. Renault ve velkoryse pojaté a nasvícené expozici slavil padesátiny laminátového kupé Alpine A 110, čtyřicetiny kompaktního Renaultu 5 první generace a připomínal i 110 let od doby, kdy v červnu 1902 Marcel Renault se čtyřválcem Renault K vyhrál závod

z Paříže do Vídne. Zároveň se Renault neopomněl pochlubit četnými tituly mistra světa formule 1, včetně dvou nejnovějších.

Alpine A 110 známá pod označením Berlinette, navázala na podzim 1962 na řadu sportovních vozů, které od roku 1955 vyráběl v Dieppe, přístavném městě u pobřeží La Manche, někdejší závodník a konstruktér Jean Rédélé (1922-2007). Měla páteřový rám, dvoumístnou laminátovou karoserii a za zadní nápravou uložený čtyřválec Renault. Zpočátku z vozu Renault 8, postupně přibývaly ostřejší verze. První generaci A 110 s jen dvěma světlomety v oblé přidi vyráběnou do roku 1967 zastupovalo kupé ročníku 1964 s motorem 1,1 l v úpravě Gordini. Společnost mu dělalo pět dalších vozů A 110, včetně kovové zelené Alpine 1600 SX, jež byla koncem července 1977 úplně posledním vyrobeným exemplářem Berlinette. Mezi soutěžními verzemi hrála prim Alpine A 110 1800 skupiny 4, jedna



Americký člun na kolech Hydromobile s motorem Ford V8 z roku 1942

BMW 700 RS pro závody do vrchu s dvouválcem za sedadly (1961)





Přízni
pařížského
publiku se
těšila i Škoda
Felicia ročníku
1961

z těch, které v sezóně 1973 vybojovaly pro stáj Alpine-Renault titul mistra světa v rallye.

Čtyřicetiny Renaultu 5 první generace s motorem podélně za přední nápravou také připomínalo šest vozů. Vedle oranžového modelu R 5 TL ročníku 1972 také světle zelená „pětka“, s níž v témže roce Christian Gallišian a Richard Lindor uskutečnili cestu kolem světa za 80 dní se startem a cílem v Mnichově. Nechyběl ani dvoumístný Renault 5 s elektrickým pohonem, okruhové verze a kovově šedý model Le Car, tedy „pětka“ v provedení pro americký trh.

Značka s kosocívercem, jež se vloni na výstavu Rétromobile vrátila po pětileté absenci, tentokrát svým domácím konkurentům vypálila rybník. Peugeot se v rámci přípravy na uvedení typu 208 soustředil na prezentaci vozů dvoustovkovou řady, expozici však chyběl nápad a lepší osvětlení. Prosvetlená plastová maketa „dvěstěosmičky“ to na výstavě veteránů zachránit nemohla. Divácky

nejúspěšnějším vozem se lvem tak byl soutěžní Peugeot 205 Turbo 16 ročníku 1983 s motorem před zadní nápravou, který uváděl expozici youngtimerů. Citroën si jako hlavní téma zvolil výtvarné umění, mimo jiné i v kontextu s novou prémiovou řadou DS, ale většinu techniky lačných diváků tím dvakrát nenadchl. A připomínka třicátých narozenin typu BX napůl rozřezaným exemplářem, který v létě 1982 sloužil jako názorná pomůcka při novinářské prezentaci, působila poněkud rozpačitě.

Splněné sny

Přehlídka splněných snů byla expozice, kterou organizátoři výstavy věnovali amatérsky postaveným sportovním vozům francouzské provenience ze šedesátých a sedmdesátých let. Z osmi exponátů připomeňme alespoň dva s pozoruhodným příběhem. Bílé kupé klasické konцепce vytvořil v letech 1961 až 1965 Jacques Piolet z Clermont-Ferrandu. Vysnil si je – a také načrtl



Padesátiny
letos slaví
Ferrari GTO –
tohle je vzácná
čtyřfiltrová verze



Také
laminátové
kupé Alpine A
110 slavilo na
výstavě
padesáté
narozeniny



Před čtyřiceti lety debutoval kompaktní Renault 5 první generace

- během dvouleté vojenské služby v Alžírsku, a pak ve stodole rodinné usedlosti kupé postavil. Použil nápravy z vozu Peugeot 403, do trubkového rámu vestavěl čtyřválec 1,6 l z typu Peugeot 404 vylepšený dvojitým karburátorem Weber, řadici páku čtyřstupňové převodovky přemístil na podlahu.

Dvoumístnou laminátovou karoserii s čelním sklem z kupé VW Karmann Ghia a zadními světly z vozu Simca 1000 opatřil kromě dopředu otvíraných dveří i nad nimi umístěnými, nahoru vyklápěcími stropními panely, palubní desku osadil celkem sedmi kruhovými přístroji. Typové označení Piollet 315 vytvořil tak, že sečet roky, během nichž se kupé rodilo: $61 + 62 + 63 + 64 + 65 = 315$.

Devatenáctiletý Lionel Bernard z vesničky v kraji Doubs u švýcarských hranic se v roce 1967 zamíloval do kupé Ford GT 40 a rozhodl si něco podobného postavit. S penězi vypůjčenými od strýce a s pomocí bratrance se mu to za necelé tři roky podařilo. Kupé vysoké jen 910 mm – tedy ještě o 100 mm nižší, než GT 40 – dostalo před zadní nápravu motor 1,3 l z Renaultu 8

Gordini o výkonu kolem 100 k (74 kW) doplněný pětistupňovou převodovkou.

Vážilo jen 480 kg a jeho tvůrce s ním v létě 1970 absolvoval první závody do vrchu. Po dvou sezónách však musel závodění nechat, čelní okno z plexiskla nevyhovovalo předpisům. Modré kupé BLF tedy schoval do stodoly, v letech 1981 až 2008 pak bylo vystaveno v automobilovém muzeu ve švýcarském Muriaux. Na výstavě Rétromobile už mělo na miru zhotovené bezpečnostní čelní sklo Triplex a znova prý bude jezdit. <



Amatorské kupé Piollet s motorem z Peugeotu 404 vyjelo v roce 1965



Lionel Bernard si postavil kupé BLF vysoké pouhých 910 mm (1969)



Citroën GS ozdobený malbou ve tříasedmdesáti odstínech (1976)